

DWELLING TIME MANAGEMENT

(ANTARA HARAPAN DAN KENYATAAN DI INDONESIA)

Salahudin Rafi
STMT Trisakti
bangrafi@yahoo.com

Budi Purwanto
STMT Trisakti
budipurwanto@yahoo.com

ABSTRACT

Dwelling time is an unfinished classic matter in Indonesia. As a matter of fact, it is a simple thing and is a small part of port management. The research is trying to get the solutions of the matter by using research and development analysis and quantitative method. The important things to do in solving dwelling time are managing the port well, cutting off the complicated bureaucracy, and using one synchronized system for all services.

Keywords: *dwelling time, transportation, complicated bureaucracy, synchronize*

PENDAHULUAN

Dari perspektif ekonomi nasional, transportasi laut memainkan peran yang signifikan ini merupakan fasilitator utama dalam perdagangan internasional. Lalu lintas barang dipelabuhan terus meningkat, *design* kapal semakin besar dan jenis barang yang diangkut bervariasi. Bahkan beberapa kapal dengan ukuran *extra large* dibangun untuk sarana transportasi masal yang maksimal dan membutuhkan terminal yang sesuai, sehingga butuh banyak waktu yang diperlukan dalam pengurusan secara bersama dan tepat antara kapal dan barang yang diangkut. Dari perspektif internasional, pelabuhan dengan kapasitas besar yang tidak memenuhi standar pengelolaan (dalam hal infrastruktur dan layanan) akan kehilangan daya saing dalam pelayanan transportasi barang (Sarrai dalam Nasser, 2013). Pada Prakteknya penggunaan area penumpukan terminal sebagai sarana transit dalam rantai logistik terdapat adanya skema bisnis untuk mengambil keuntungan berlebihan. Berkaitan dengan masalah biaya penimbunan (saat transit), sehingga muncul ide mengoptimalkan kapasitas terminal petikemas merupakan aspek lain yang dibangun. Tentang analisis waktu transit rata-rata berdasarkan pola aliran barang (impor, ekspor

dan transshipment). Pengenalan mekanisme untuk mengurangi biaya transit di terminal petikemas, berdasarkan literatur yang tepat pada sistem tariff di pelabuhan. Penilaian dampak waktu transit barang yang *idle* di terminal dan peranan terminal sebagai *buffer* dalam rantai *logistic* (Filip, 2005). Masyarakat internasional telah meningkatkan investasi dalam proyek-proyek yang mempromosikan fasilitasi perdagangan dan meningkatkan logistik di negara berkembang, termasuk di pelabuhan untuk proyek tersebut beberapa ahli beranggapan bahwa infrastruktur yang buruk dan lembaga pengawasan yang tidak efisien adalah penyebab utama keterlambatan. Berdasarkan analisis dan catatan di beberapa negara, bahwa kolusi antara lembaga yang mengendalikan pelabuhan, otoritas, operator terminal, operator logistik, dan pengirim barang dengan volume yang besar adalah bagian penting dari masalah. Penurunan *dwelling time* di pelabuhan mengharuskan pemerintah untuk memerangi praktek-praktek kolusi antar sektor dan otoritas publik serta mengakui bahwa investasi skala besar di bidang infrastruktur tidak cukup dengan mengurangi keterlambatan logistik (PREM world bank, 2012). Kemampuan pelabuhan untuk memastikan transfer kargo menjadi efisien merupakan salah satu dimensi utama dari fungsi pelabuhan secara keseluruhan sebagai media transportasi. Dimana penanganan barang dimulai dari sebelum pengepakan, seperti yang terjadi pada akhir abad 19. Pelabuhan laut yang besar sudah saatnya bersaing dalam usaha inti mereka yaitu memfasilitasi dan menyediakan angkutan dengan cepat yang membuat koneksi antara laut dan darat, dalam konteks tumbuhnya perdagangan global (Marnot dalam Cesar, 2014). Kata *Dwelling time* menjadi populer di Indonesia sejak Presiden Joko Widodo menginginkan proses arus barang di pelabuhan Tanjung Priok dipercepat. Lamanya waktu bongkar muat peti kemas (*dwelling time*) di pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara, membuat Presiden Joko Widodo (Jokowi) murka. Pasalnya, sejak kunjungan pertama di pelabuhan tersebut hingga kunjungan kedua, belum ada perbaikan waktu bongkar muat (liputan6.com.2015). Waktu bongkar-muat (*dwelling time*) di Pelabuhan Tanjung Priok yang lama, tidak hanya menimbulkan penumpukan petikemas di pelabuhan. Buruknya manajemen *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok berdampak luas, bahkan bisa sampai mengancam stabilitas perekonomian (detik news, 2015). Besar kemungkinan kasus *dwelling time* dikembangkan terus ke seluruh pelabuhan di Indonesia, dan penyelidikan tidak hanya fokus ke pelabuhan besar tapi pelabuhan kecil juga memungkinkan terjadi (republika.co.id). Kita berkesimpulan ada tindak pidana yaitu penyuapan karena persoalan perizinan, kata Kapolda Metro Jaya Inspektur Jenderal Tito Karnavian kepada wartawan (bbc.com). Fenomena bisnis : *Dwelling time* di

Indonesia, dari dulu belum ada perubahan yang significant, Presiden RI (Joko Widodo) menginginkan *dwelling time* Indonesia mendekati atau sama dengan Negara tetangga, Perbaikan *dwelling time* harus segera ditangani, Perbaikan *dwelling time* menjaga aliran *supply & demend industry* dengan orientasi *export* dan *import*, *Dwelling time* salah satu kunci dalam design perubahan ekonomi nasional. Pertanyaan penelitian yaitu: Mampukah Indonesia mengimbangi *dwelling time* Negara Negara tetangga, Mampukah Indonesia menyiapkan tenaga kerja pelabuhan yang professional, Mampukah Indonesia menekan *dwelling time*. Tujuan *paper* kali ini adalah, untuk mengetahui beberapa hal seperti: Mengetahui apakah *dweling time* berimbang pada standar kebutuhan *supply* dan *demand industry*, Memahami Apakah kemampuan kerja karyawan pelabuhan telah sesuai dan sanggup bersaing dan berkompetisi dengan pelabuhan pelabuhan Negara tetangga, Seberapa besar pengaruh dan gaya kepemimpinan pejabat pelabuhan dalam mempengaruhi para karyawan untuk mempersiapkan diri menuju tatakelola pelabuhan yang professional. Manfaat penelitian meliputi untuk industri Mengatahui dan menakar kemampuannya, sehingga dapat menempatkan unit usaha pada posisi yang sesuai baik keahlian dan kompetensi industry, Untuk institusi pendidikan /lembaga pendidikan: dapat mengetahui batas yang telah dicapai, sehingga dapat terus meningkatkan kualitas serta tata kelola dan pengetahuan tentang industri pelabuhan, Untuk masyarakat meningkatkan wawasan maritim, khususnya *dwelling time* dan pengaruhnya terhadap ekonomi secara luas, untuk penulis: sebagai pengkayaan ilmu dan wawasan. Methodologi pada *paper* ini menggunakan methodology *research and development* melalui *quantitative method*, (Sugiono, 2012) penulis melakukan library research dengan memadukan banyak artikel serta perkembangan pokok masalahnya pada *multiple case* dan *multiple dekade*, mengembangkan keterkaitan antar *case* dimaksud dan menjadi rangkaian *development* atau gagasan. Adapun pencarian data dilakukan oleh penulis dengan memadukan banyak tulisan dari banyak artikel baik dalam dan luar negeri seperti halnya metode library research pada umumnya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada era peralihan pemimpin, dimanapun organisasinya (organisasi pemerintah maupun organisasi swasta), sangat wajar jika pemimpin baru melakukan perubahan untuk menunjukkan bahwa pada masa kepemimpinannya membuat kebijakan yang bermanfaat. Perubahan pemimpin Negara Republik Indonesia (dalam kontek ini adalah pergantian Presiden) sangatlah wajar jika

Presiden melakukan peninjauan dalam segala hal, dan tak terkecuali pelabuhan Utama Tanjung priok, terlebih pelabuhan ini adalah salah satu pintu gerbang Utama Negara (*Gateway*), sudah selayaknya mendapat perhatian lebih dari presiden. Karena *Gateway* Utama dapat memberikan indikasi terhadap *gateway* lainnya diseluruh nusantara. *Dweilling time* pada industri pengangkutan (*carrier*) sebetulnya ada dua, yaitu *dwelling time* atas alat angkut (kapal) dan *dwelling time* atas muatan (kargo), tetapi dalam hal ini penulis hanya membicarakan *dwelling time* untuk barang (cargo). *Dwelling time* bervariasi di banyak Negara, berikut list *dwelling time* sebagai gambaran.

Tabel.1: *list dwelling time*

Country/port	Dwell (in day)	Remarks
Singapore	1,1	Excellent/cepat
Hong Kong, China	2	Sangat baik/cepat
France	3	Baik/sedang
Australia, New Zealand	3	Baik/sedang
United Kingdom, Los Angeles (USA)	4	Moderate/rata rata
Port Klang (Malaysia)	4	Moderate/rata rata
Thailand	5	Kurang baik/lambat
Tanjung Priok (Indonesia)	6,7	sangat lambat

Sumber: Journal Indonesia Infrastructure Initiative tgl 10 April 2012 (diolah)

Dalam rangka melakukan perbaikan, bahwa *dwelling time* di pelabuhan Tanjung Priok adalah *dwelling time* terlama dan hingga mencapai 6.7 hari, sedangkan Singapore adalah contoh pergerakan *dwelling time* yang sangat cepat dengan waktu hanya 1,1 hari, untuk perbaikan, sebaiknya diciptakan integrasi dan sinkronisasi antar pihak, dimana melibatkan beberapa institusi, antar insitusi harus berjalan seiring dengan menghilangkan ego sektoral, misalnya sebagai berikut:

- a. Penyederhanaan proses penyelesaian barang terkait antar institusi .
- b. Memiliki sistem terpadu yang transparan.
- c. Memiliki pusat pelayanan dengan sistem yang terintegrasi dan terkontrol

- d. Edukasi terhadap para pemilik barang serta pengguna jasa kepelabuhanan
- e. Mengurangi kompleksitas birokrasi yang ada di pelabuhan

Berikut table yang diajukan dalam rangka menyusun strategi mengurangi *dwelling time*:

Tabel 2: strategi mengurangi *dwelling time*

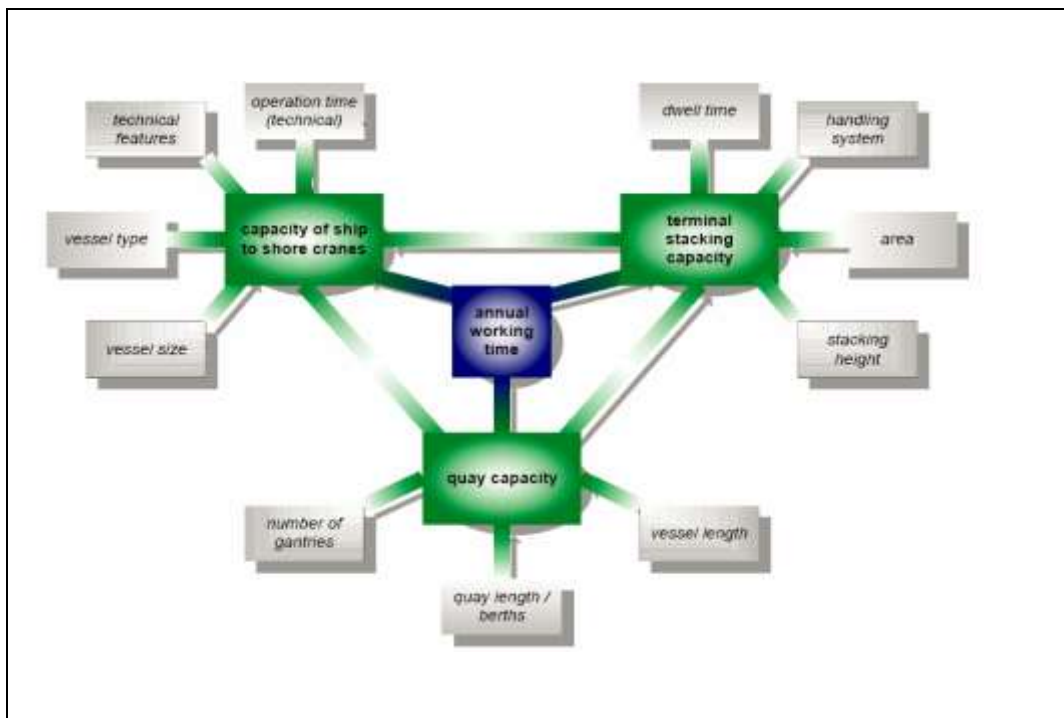
No	Strategi
1	Berlakukannya denda yang besar atas barang yang idle di pelabuhan
2	Penyesuaian tarif transportasi untuk merangsang operasional truk
3	Menstabilkan kondisi pasar dan mengurangi fluktuasi harga yang dapat merangsang tuntutan karyawan
4	Memanfaatkan pelatihan secara berkala untuk meningkatkan efisiensi staf dan operator
5	Meningkatkan layanan bank dan pemilik barang (kolaborasi) untuk memfasilitasi pencairan kredit.
6	Menghilangkan aturan-aturan tambahan
7	Mempercepat prosedur izin barang
8	Menerbitkan layanan dan izin berbasis komputer
9	Menggunakan izin tunggal dalam fasilitas layanan satu pintu
10	menjalinkan kerjasama layanan yang sesuai dengan perusahaan internasional
11	Menyediakan fasilitas yang baik untuk para importer dan eksportir
12	adanya Pelatihan yang baik untuk staf dan karyawan agar menguasai sistem pabean
13	Hindari dan hilangkan dokumen yang rumit
14	Meningkatkan fasilitas dan biaya pergudangan
15	Meningkatkan hubungan antar organisasi dan kolaborasi untuk mengeluarkan izin
16	Membangun gudang khusus di daerah/wilayah pendukung pelabuhan
17	memberikan insentif yang tepat bagi pemilik barang yang memiliki izin yang tepat
18	Mempekerjakan orang yang tepat (khusus) untuk penanganan transfer barang
19	Peningkatan jumlah truk dan lokomotif serta jaringannya
20	Operasional yang non stop (24 jam per hari dan 7 hari seminggu)
21	menyiapkan dan harmonisasi antarmoda
22	Menggunakan metode kerja berbasis elektronik serta jaringan (internet/web basis)

Sumber: interdisciplinary journal of contemporary research in business, 2013

Dwelling Time Management (Antara Harapan Dan Kenyataan Di Indonesia)

Dan untuk lebih memahami kompleksitas pekerjaan di pelabuhan, berikut skema kegiatan di pelabuhan pada secara umum, dimana *dwelling time* merupakan bagian kecil dari semua proses aktifitas kerja di pelabuhan.

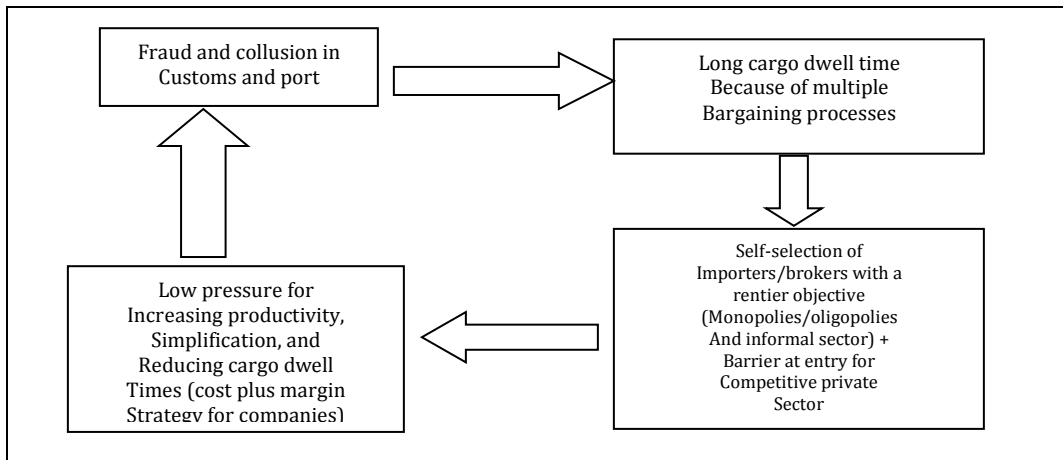
Tabel.3 : skema besar pekerjaan di pelabuhan



Sumber: Lember dalam Filip (IAME 2005)

Berdasar skema tersebut, *Dwelling time* adalah hanya bagian kecil dari total *cycle* yang harus dikelola oleh petugas-petugas yang terlibat di pelabuhan. apakah *dwelling time* berpengaruh dalam perdagangan? Untuk menjawab pertanyaan tersebut, berikut skema/gambaran gerakan siklus *dwelling time*:

Tabel 4. Siklus sebab akibat penyebab dwelling time



Sumber: economic premise 2012 (the World Bank) diolah penulis

Diterangkan dalam siklus diatas, bahwa terjadi banyak hal dan terkoneksi dengan banyak pihak terkait dalam perdagangan, seperti. Adanya manipulasi dan kolusi pada kewenangan pabean, Lamanya barang di pelabuhan, diduga karena dipengaruhi dan adanya masalah yang kompleks serta dijadikan alat tawar-menawar, Adanya seleksi oleh para pengusaha dengan tujuan memperoleh keuntungan maksimal dan adanya persaingan dalam memasuki industri tertentu, Rendahnya kontrol untuk meningkatkan produktifitas dan penyederhanaan proses untuk mengurangi lamanya barang dipelabuhan (dapat diduga merupakan bagian strategi perusahaan dalam memperoleh *margin*), Ke empat poin tersebut saling merangkai dan saling mempengaruhi, sehingga mencapai titik kulminasi, bahwa *dwelling time* pelabuhan di Indonesia menjadi yang terburuk di kawasan regional ASEAN dan belum terkoreksi hingga tulisan ini diturunkan.

SIMPULAN

Dwelling time dapat dikelola sepanjang SDM yang dimiliki siap untuk berkompetisi. *Dwelling time* berpengaruh besar terhadap ekonomi secara luas. Pola Management perubahan adalah upaya tepat untuk perbaikan. *Dwelling time* memberikan *reward* dan *punishment* adalah keharusan dalam organisasi. Sinkronisasi antar instansi menjadi sangat penting. Tatakelola Sistem dengan

komputerisasi jaringan (internet) dan peremajaan teknologi sebagai alat pendukung merupakan sarana dan alat perbaikan *dwelling time* di pelabuhan. Pemimpin yang mampu menjadi agent perubahan adalah tepat serta menjadi keharusan dalam tatakelola pelabuhan modern.

DAFTAR PUSTAKA

A. Journal:

Asian development outlook 2013, *Economic trends and prospects in developing Asia: Southeast Asia* asian world bank.

_____, port management series, UNCTAD, 2011-2013

Cesar Ducruet et al, 2014. Time efficiency at world container port, international transport forum,

Chang et al, 2005. Shipping economic analysis for ultra large containership, journal of the Eastern Asia Society for transportation studies.

Filip Merckx, 2015. The issue of dwell time charge to optimize container terminal capacity, IAME.

Gael Raballand et al, 2012. Why cargo dwell time matters in trade, PREM the world bank.

Grant Fletcher et al, effect of fare payment types and crowding on dwell time, transportation research record 2351, _____

Kenneth et al, 2004. Determinant of bus Dwell time, journal of public transportation.

Naser Saeidi et al, 2012. An analysis of the executives strategies for decreasing the goods and container dwelling time at Iranian seaport, ICRB.WEB.COM.

Osman Mettala, 2015. Land area limitation of durres port container terminal, global journal of management and business research.

Oyatoye E.O, 2004. Application of queuing theory to port congestion problem in Nigeeria, European journal business and management.

Development method, Banf Elena, 2005. Journal of Antimicrobial Chemotherapy.

Quantitative method, kronfeld david S et al, 2005. Journal of the American veterinary medical association.

Sugiono, 2012. Metode R & D (Research and development) i/o literature research ,Alfabeta.

B. Internet:

www.detik.com, www.Liputan6.com, www.republika.co.id, www.bbc.com